



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur le projet stratégique 2014-2018
du grand port maritime de Guyane (973)**

n°Ae : 2014-96

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 14 janvier 2015 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet stratégique 2014-2018 du grand port maritime de Guyane (973).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Clément, Galibert, Ledenvic, Letourneux, Roche, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Était absent ou excusé : M. Decocq

*
* *

L'Ae a été saisie pour avis par le grand port maritime de Guyane, le dossier ayant été reçu complet le 20 octobre 2014.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

L'Ae a consulté par courriers du 21 octobre 2014 :

- la ministre chargée de la santé ;
- le commissaire général au développement durable ;
- le préfet de la région Guyane, délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer et a pris en compte son avis du 8 décembre 2014 ;
- la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de Guyane, et a pris en compte son avis du 24 décembre 2014.

Sur le rapport de Mme Mauricette Steinfelder, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que, pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le plan, schéma, programme ou document (article L. 122-8 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

L'article L.5312-13 du code des transports prévoit que « le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre ». Le premier projet stratégique du grand port maritime de Guyane (GPMG) pour la période 2014-2018 a été validé par le conseil de développement du GPMG le 8 septembre 2014. Ses volets 4°) et 5°) sont soumis à évaluation environnementale et avis de l'autorité environnementale.

Le GPMG comprend les installations du port de Dégrad des Cannes² situées en rive gauche de l'embouchure du fleuve Mahury³ au sud de l'île de Cayenne sur la commune de Rémire-Montjoly, et les quais et appontements du site portuaire de Pariacabo⁴ sur la rivière Kourou, sur la commune de Kourou. Le trafic est constitué essentiellement, pour le port de Dégrad des Cannes, par les importations nécessaires aux besoins internes de la Guyane (fret, hydrocarbures), et, pour celui de Pariacabo, par les importations nécessaires au CNES/CSG⁵ et aux entreprises qui en dépendent et par les hydrocarbures. Le projet stratégique a peu d'effet sur le port de Pariacabo, géré par le CNES, et porte essentiellement sur le port de Dégrad des Cannes, comme le rapport environnemental.

Les principaux enjeux du projet stratégique sont d'« assurer au territoire guyanais une activité portuaire performante et durable » dans un contexte d'exceptionnelle croissance démographique, et d'« améliorer la compétitivité économique et sociale du port tout en contribuant au développement de l'économie guyanaise ». Il repose sur un scénario de stratégie dynamique locale, basé sur le développement de l'économie guyanaise, « de mise à niveau et de modernisation des installations portuaires » et sur une diversification régionale.

L'évaluation environnementale porte sur une durée de 10 ans et sur un scénario plus ambitieux que celui retenu par le GPMG, ce scénario envisagé visant un rayonnement international sur les pays voisins (plateau des Guyane, le nord du Brésil et les Caraïbes). Sans méconnaître l'intérêt de cette analyse, l'Ae recommande que les effets du projet stratégique sur la base du scénario retenu par le GPMG à l'horizon de 5 ans apparaissent plus clairement.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet stratégique portent sur les impacts induits par le développement du port et sont les suivants :

- la préservation des milieux naturels ;
- les risques de pollutions chroniques et accidentelles des eaux continentales et littorales ;
- les risques technologiques liés aux activités du GPMG et à celles qu'il accueille ;
- la gestion des déchets ;
- la maîtrise des consommations énergétiques et *in fine* des émissions de gaz à effet de serre.

Le développement de l'offre foncière étant un paramètre essentiel à la mise en œuvre du projet stratégique, l'Ae recommande de mettre à jour le dossier par les éléments les plus récents sur les acquisitions envisagées et en cours. Elle considère par ailleurs que la circonscription portuaire devrait être délimitée sans tarder afin de permettre au GPMG d'exercer ses missions d'aménagement et de police et de disposer d'une vision sur son patrimoine foncier.

L'Ae recommande au GPMG de hiérarchiser les projets inscrits dans le volet 4) du projet stratégique en fonction de leur importance et leur degré d'urgence et de préciser l'échéancier de réalisation envisagé.

L'Ae recommande de compléter le rapport environnemental en démontrant mieux en quoi le projet

² Le port de Dégrad des Cannes est situé environ à 5,5km de la mer par le fleuve

³ Le Mahury est le 6ème cours d'eau de la Guyane par l'importance de son débit. Il parcourt 262 km jusqu'à son embouchure sur laquelle s'est établie la ville de Rémire-Montjoly. Il connaît de fortes variations de débit au cours de l'année ainsi qu'une influence très importante de la marée.

⁴ Le port de Pariacabo est situé environ à 5,4 km de la mer par le fleuve

⁵ CNES/CSG : centre national d'études spatiales/centre spatial guyanais, situé à Kourou

stratégique respecte les orientations ou est compatible avec les différents plans et programmes existants, en particulier le SDAGE et le SRCAE, et, s'il ne les respecte pas, comment il envisage d'y remédier.

Elle recommande aussi de mieux prendre en compte les effets du projet stratégique sur l'environnement immédiat de l'installation portuaire de Dégrad des Cannes et de compléter l'évaluation environnementale par :

- l'analyse des risques accidentels,
- une présentation plus précise des risques technologiques existants et une analyse des risques portant sur le secteur retenu pour l'implantation de la nouvelle zone d'accueil des matières dangereuses,
- une analyse plus précise des impacts des aménagements projetés sur l'écosystème de l'estuaire du Mahury et en particulier sur les espèces protégées,
- les effets sur l'environnement de l'augmentation attendue du nombre des rotations de camions qui viennent charger au port.

L'Ae recommande au GPMG d'engager dès maintenant un suivi de la qualité de l'eau aux abords du port et du chenal afin de vérifier les impacts du dragage et les éventuelles pollutions qui pourraient être liées au développement des activités portuaires.

En outre, considérant qu'il existe une zone d'habitat « spontanée adossée à la clôture extérieure du port, au cœur de la zone industrielle, l'Ae recommande de préciser ce qui est envisagé pour permettre aux habitants⁶ de s'installer hors des zones à risques technologiques.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

⁶ Soit une population estimée à 150 personnes dans une cinquantaine d'habitations précaires selon l'AUDeG (agence d'urbanisme et de développement de la Guyane)

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte général du projet

Le grand port maritime de Guyane (GPMG) est un établissement public créé le 1^{er} janvier 2013 par le décret 2012-1105 du 1^{er} octobre 2012 pris en application de la loi 2012-260 du 22 février 2012 réformant les ports d'outre-mer, et le décret n°2012-1102 du 1^{er} octobre 2012 relatif à l'organisation et au fonctionnement des grands ports maritimes de Guyane, de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion. Il comprend les installations du port de Dégrad des Cannes⁷ situées en rive gauche de l'embouchure du fleuve Mahury⁸ au sud de l'île de Cayenne sur la commune de Rémire-Montjoly, et les quais et appontements du site portuaire de Pariacabo⁹ sur le fleuve Kourou, sur la commune de Kourou. Ces deux ports sont soumis à une forte sédimentation, nécessitant des dragages d'entretien permanents¹⁰. Le port de Dégrad des Cannes est géré par le GPMG et celui de Pariacabo par le CNES/CSG¹¹ en vertu d'une convention d'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public, qui prévoit que le CNES assure son entretien comme celui du chenal d'accès. Le projet stratégique porte donc essentiellement sur les installations portuaires de Dégrad des Cannes.



Port de Dégrad des Cannes (Source p. 23 du projet stratégique du GPMG)



Port de Pariacabo (Source P. 27 du rapport environnemental du GPMG)

⁷ Le port de Dégrad des Cannes est situé environ à 5,5 km de la mer par le fleuve et accessible par un chenal de 15 km

⁸ Le Mahury est le 6^{ème} cours d'eau de la Guyane par l'importance de son débit. Il prend sa source et parcourt 262 km jusqu'à son embouchure sur laquelle s'est établie la ville de Rémire-Montjoly. Il connaît de fortes variations de débit au cours de l'année ainsi qu'une influence très importante de la marée. De part et d'autre du port s'étendent de vastes espaces marécageux.

⁹ Le port de Pariacabo est situé environ à 5,4 km de la mer par le fleuve, le chenal à draguer est de 14 km

¹⁰ Les dragages représentent actuellement un coût d'environ 10M€ par an, 6M€ pour Dégrad des Cannes et 4M€ pour Pariacabo.

¹¹ CNES/CSG : centre national d'études spatiales/centre spatial guyanais situé à Kourou

Le GPMG constitue aujourd'hui l'outil logistique majeur de Guyane pour approvisionner la population et l'économie, ce qui lui confère un rôle éminemment stratégique. Y transitent 95% des importations pour la consommation locale.

Le trafic du port de Dégrad des Canes est constitué par des importations de produits et d'hydrocarbures et, celui de Pariacabo, par les importations de matériel destiné au CNES/CSG et aux entreprises qui en dépendent et par des hydrocarbures. Le trafic suit l'évolution de la très forte croissance démographique¹² de la Guyane.

En 2013, pour Dégrad des Canes, il représentait 654 000 tonnes de fret dont 240 000 tonnes de vrac liquide et 90 000 tonnes de vrac solide et 320 000 tonnes de marchandises diverses. Les conteneurs représentent un total de l'ordre de 55 000 EVP/an dont 31 000 EVP¹³ pleins (90% import et 10% export) et 24 000 EVP vides en sortie, soit l'équivalent de 44 000 conteneurs (chiffres 2012-2013).

Le port de Dégrad des Canes a un chenal d'accès de 15 km, le tirant d'eau admissible est de 7 mètres maximum. Il comprend 3 quais : quai n°1, 220 mètres, quai n°2, 200 mètres, quai n°3, 145 mètres, et une zone de plaisance, la marina, de 50 places à quai. Dépourvu d'outillage de quai¹⁴, le port de Dégrad des Canes affiche une productivité de manutention très faible. Ses performances actuelles sont situées en deçà des standards classiques et également inférieures à celles de ports voisins, comme celui de Paramaribo au Suriname. Ainsi, les navires transatlantiques qui relient l'Europe à la Guyane séjournent-ils en moyenne près de 4 jours à quai contre moins de 12 h à Paramaribo à volumes manutentionnés équivalents¹⁵. « *Aujourd'hui, le manque de compétitivité portuaire impose donc à la Guyane des surcoûts d'approvisionnement importants tant pour le passage portuaire que pour le transport maritime. Cette situation se traduit par des prix à la consommation plus élevés qu'en métropole, aux Antilles Françaises ou dans les pays voisins de la Guyane.* » (p. 21 du projet stratégique).

L'accès au port de Dégrad des Canes est en outre contraint par certaines caractéristiques telles que le tirant d'eau maximal, le manque d'espace de manœuvre permettant aux navires de se croiser et le temps d'attente lié à la nécessité d'accoster à marée haute.

Le GPMG considère que l'exploration pétrolière offshore dans l'espace maritime du Plateau guyanais (comprenant Guyana, Suriname et Guyane française) et de l'Amapa (région la plus septentrionale du Brésil) pourrait représenter une opportunité de développement. Ainsi, au-delà de la desserte et du soutien aux activités d'exploration engagées dans la ZEE¹⁶ guyanaise, le GPMG pourrait se positionner comme base pétrolière logistique et opérationnelle de référence pour desservir l'ensemble ou l'essentiel de la filière régionale émergente. Ces développements sont cependant conditionnés par la découverte de gisements commercialement exploitables en Guyane et par la réalisation d'investissements importants de la part du GPMG et la disponibilité de foncier.

Les limites administratives du GPMG représentent aujourd'hui environ 23 ha sur Dégrad des Canes et 0,34 ha sur Pariacabo. Les réserves foncières pour envisager des développements des activités portuaires de Dégrad des Canes sont aujourd'hui restreintes en termes de surface mais aussi constituées par des parcelles complexes à aménager (étroitesse, occupation irrégulière...). Or, la maîtrise et l'expansion foncière sont considérées indispensables par le GPMG pour assurer le développement des activités portuaires mais aussi pour permettre l'implantation d'activités nouvelles qui pourraient contribuer au développement économique

¹² On note une croissance démographique exceptionnelle depuis 60 ans avec une population passant de 33 505 habitants en 1961 à 239 500 en 2012 et les moins de 20 ans représentent 44,4 % de la population. L'explosion démographique pourrait aboutir à un doublement de la population entre 2012 et 2040, soit 600 000 habitants. 90% de la population et des activités se situent sur une bande littorale de 20 à 25km de large. (source INSEE, institut national de la statistique et des études économiques)

¹³ Equivalent vingt pieds (EVP) : unité de mesure de conteneurs. 1 EVP représente environ 38,5 m³. Les conteneurs usuels mesurent soit 1 soit 2 EVP.

¹⁴ La manutention des conteneurs est aujourd'hui réalisée par les grues de bord. Les conteneurs sont ensuite repris et répartis sur le domaine portuaire par des engins de type "reachstacker", qui soulèvent et déplacent les conteneurs.

¹⁵ Une étude complète sur la manutention, réalisée en 2014 (Etude de modernisation de la manutention portuaire au Grand Port Maritime de Guyane ; Karo International-Sofid-Beauvillard Bouteiller), analyse précisément les causes du manque de productivité (p.26 du projet stratégique).

¹⁶ ZEE : zone économique exclusive

du port et de la Guyane. *L'Ae recommande de mettre à jour le dossier par les éléments les plus récents sur les acquisitions foncières envisagées et en cours pour le développement du port de Dégrad des Cannes.*

L'Ae note que la circonscription portuaire¹⁷ du GPMG n'est pas encore définie. Elle considère que la circonscription portuaire mérite d'être délimitée sans tarder afin de permettre au GPMG d'exercer complètement ses missions d'aménagement et de police nécessaires à la conception et à la mise en oeuvre d'un projet stratégique, notamment de ses volets environnementaux.

1.2 Présentation du projet stratégique

L'article L. 5312-13 du code des transports¹⁸ prévoit que : « *le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre.* ». Le contenu du projet stratégique est fixé par l'article R. 5312-63 du code des transports¹⁹. En application de ces dispositions, le GPM Guyane a lancé en janvier 2014 les études pour l'élaboration de son premier projet stratégique sur quatre ans (2014-2018). Le projet stratégique a été validé par le conseil de développement du GPMG le 8 septembre 2014.

Le 1^{er} octobre 2014, le conseil de surveillance a émis un avis favorable à « *la transmission du projet stratégique 2014-2018 à l'autorité environnementale en vue de son approbation définitive au premier semestre 2015* ». Ses volets 4°) (politique d'aménagement et de développement durable) et 5°) (dessertes et politique en faveur de l'intermodalité) sont soumis à évaluation environnementale. Le dossier transmis à l'Ae pour évaluation environnementale comporte le projet stratégique tel que présenté par le directoire du GPMG à son conseil de surveillance, son rapport d'évaluation environnementale ainsi que « *l'ensemble des pièces et avis exigés par les réglementations, et qui auront été rendus à la date de la saisine.*»

Une fois approuvé par le conseil de surveillance du GPMG, le projet est mis à la disposition du public accompagné de son rapport d'évaluation environnementale et de l'avis de l'Ae.

Il s'agit du premier document de pilotage stratégique de l'activité du GPMG et de son développement. Il repose sur trois ambitions :

- « *Poursuivre et finaliser la remise en état des infrastructures du port et mettre en oeuvre la modernisation de la manutention et de l'outillage public, pour retrouver des performances contribuant à la compétitivité du passage portuaire et participant à la réduction du coût de la vie en Guyane* ». L'objectif est d'atteindre les standards et la qualité de l'offre portuaire attendus par les acteurs économiques (réhabilitation des infrastructures, mise en oeuvre d'équipements de manutention de quai performants, réorganisation des opérations portuaires et de la gestion du terminal, évolution de l'organisation des terres-pleins et des flux).
- « *Contribuer au développement économique de la Guyane par la création, l'implantation et le développement de nouvelles unités de production ou de nouvelles activités économiques* ». Cette ambition doit permettre au port d'accroître et de diversifier le trafic portuaire (création d'une offre foncière viabilisée nouvelle permettant à des entreprises d'installer des unités de production en lien avec l'activité portuaire, valorisation des opportunités telles que hydrocarbures offshore, énergies renouvelables, croisière, déchets et recyclables...).
- « *Prendre un leadership régional en s'appuyant sur ces opportunités en valorisant le potentiel de rayonnement du port et son positionnement régional au coeur du continent centre/sud-américain* ».

¹⁷ Domaine terrestre et marin d'intervention d'un port. L'article R.5312-2 du code des transports qui a remplacé le 1er janvier 2015 l'article R.101-2 du code des ports maritimes dispose que « *La circonscription du grand port maritime est délimitée par un arrêté du préfet de la région dans laquelle se trouve le siège du port, après avis du préfet maritime. Pour la première délimitation de la circonscription, le préfet de région compétent établit un dossier comprenant :*

1° Une notice indiquant et justifiant les limites de circonscription proposées ;

2° S'il y a lieu, la date à laquelle le régime défini par le présent chapitre sera substitué au régime précédemment en vigueur ;

3° La liste des collectivités publiques et de leurs groupements compétents en matière d'aménagement, ainsi que des établissements publics territorialement intéressés ;

4° Dans le cas où la circonscription englobe d'autres ports, la liste des conseils portuaires qui doivent être consultés ;

5° Un plan indiquant le projet de périmètre de la circonscription tant du côté de la mer que du côté des terres »

¹⁸ Ancien L. 103-1 du code des ports maritimes

¹⁹ Ancien R. 103-1 du code des ports maritimes

Malgré des conditions sociales et économiques structurellement défavorables à la compétitivité du port de Dégrad des Cannes, le GPMG considère, qu'il pourrait, par le seul effet de l'amélioration des infrastructures, profiter de ce que l'offre portuaire concurrente est encore insuffisamment développée et structurée pour asseoir un leadership régional performant pour le secteur du pétrole et du gaz offshore.

Le scénario retenu repose sur une stratégie de dynamique locale basée sur le développement de l'économie guyanaise « *de mise à niveau et de modernisation des installations portuaires* » et la diversification régionale. Il reste cependant silencieux sur les coûts de main d'œuvre et la productivité. Il vise avant tout, à l'horizon qu'il se fixe, à « *assurer au territoire guyanais une activité portuaire performante et durable* », dans un contexte d'exceptionnelle croissance démographique et « *de faible compétitivité portuaire et de faibles niveaux de trafic, qui, associés à une organisation de la manutention, engendrent pour les compagnies maritimes un coût élevé d'escale, répercuté sur les taux de fret et les coûts* »²⁰ qui affecte la compétitivité de l'économie guyanaise. Ce scénario permettrait la diversification du GPMG sans la prise de risque que représenterait un surinvestissement vers une filière aux débouchés encore incertains.

Il prévoit notamment la modernisation des infrastructures et de la manutention portuaire, l'accroissement de la capacité foncière, la mise en place d'un service de remorquage couplé au service actuel de dragage et la modernisation du système de communication portuaire. Le projet stratégique du GPMG représente un niveau d'investissement total de 41 M€ pour les quatre prochaines années²¹.

1.2.1 Les orientations générales

Le projet stratégique du GPMG s'articule autour de quatre orientations :

- « *améliorer la performance et la compétitivité des places portuaires* » (moderniser la manutention et optimiser les coûts, fluidifier le passage portuaire des marchandises) ;
- « *adapter les places portuaires aux mutations de transport avec pour objectifs de développer les infrastructures et les services portuaires* » (moderniser les infrastructures et les superstructures, développer la coopération interportuaire, faire des ports un moteur du développement des solutions de transport par mer) ;
- « *intégrer le port dans son environnement en soutenant le développement économique et maritime outre-mer* » (exploiter les nouvelles ressources minières et énergétiques, développer la croisière, gérer le domaine public maritime et protéger l'environnement) ;
- « *encourager le dialogue social et développer les compétences* ».

1.2.2 Volet 4°) du projet stratégique : la politique d'aménagement et de développement durable du port

Le volet 4°) du projet stratégique vise à faire du GPMG un acteur de référence en matière de développement durable et d'« économie verte » en initiant une démarche d'économie circulaire à travers l'offre des acteurs économiques et en favorisant l'éco-conception, la consommation responsable et l'allongement de la durée d'usage et la gestion des déchets par le recyclage.

Il envisage comme « *objectifs possibles* » :

- Ouvrir une partie des réserves foncières du port pour l'accueil d'entreprises ce qui leur permettrait de bénéficier des services portuaires à un coût optimisé (par une réduction de la part du transport). Le GPMG pourrait également élargir ses champs d'activités avec ces nouvelles entreprises. « *Le GPMG pourrait devenir un acteur de référence d'une « économie verte guyanaise » en permettant ainsi à plusieurs entreprises de tri, prétraitement et de valorisation/recyclage des déchets de s'installer sur la zone para-portuaire* ».

²⁰ Selon les études lancées dans le cadre de l'élaboration du projet stratégique

²¹ Une enveloppe de participation financière a été précisée par l'Union Européenne, de 14 M€ pour les investissements et de 18 M€ pour les dragages d'entretien sur 6 ans (2014-2020). Des crédits contrat de plan Etat-Région (CPER), dont le montant doit être prochainement arrêté, sont par ailleurs prévus.

- Développer une interface «ville-port», formalisée par une maîtrise partagée des accès, points et lieux d'accueil du GPMG et de la ville de Rémire-Montjoly : mettre en place une circulation para-portuaire cohérente et complémentaire à celle en cours de refonte au sein de la zone portuaire, créer des parkings communs pour favoriser le co-voiturage ; créer un éco-musée à caractère maritime près de l'actuelle marina à Dégrad des Cannes, sortir les habitations « informelles » des zones à risques technologiques, réhabiliter la cale de cabotage²², actuellement utilisée comme « aire de carénage » par les pêcheurs en matérialisant l'organisation de l'accueil des barges et caboteurs...
- Initier et engager une démarche d'économie circulaire pour les zones portuaires, para-portuaires et d'activités économiques péri-portuaires : améliorer la qualité des eaux avec la mise en place d'un système de collecte et de pré-traitement des eaux pluviales avant rejet, valoriser les palettes utilisées par les Ciments guyanais, réduire les consommations énergétiques avec la mise en oeuvre du cabotage et la réduction de la durée d'escale des navires ; déployer une stratégie commune de prévention et de gestion des déchets de la zone portuaire (marina incluse) et para-portuaire, développer une démarche d'éco-conception du service de dragage, mettre aux normes les installations de la marina pour l'accueil des bateaux de plaisance et la pêche artisanale..., engager une démarche de certification globale de management environnemental de type Greenport²³.
- Initier et engager des actions sur les espèces remarquables (lamentins, tortues marines) par l'entretien de sentiers en zone littorale, le rechargement en sable des plages, la création d'un parcours pédagogique sur le site Vidal dans l'ancienne zone des canaux à partir du port.

L'Ae observe que cette présentation sous forme d' « *objectifs possibles* » démontre les ambitions réalistes du scénario 1 du GPMG en matière de développement durable mais ne permet pas au public de connaître les priorités d'action du GPMG, et encore moins l'échéance, même approximative, de la réalisation des actions. L'Ae note que ces « *objectifs possibles* » qui ne sont hiérarchisés ni par leur importance, ni dans le temps, présentent des niveaux d'engagement, des effets sur l'environnement et des degrés d'urgence très différents : depuis des actions de mise aux normes environnementales, à des améliorations substantielles dans le management environnemental du port jusqu'à des projets de sensibilisation aux milieux naturels environnants.

L'Ae recommande au GPMG de hiérarchiser les projets inscrits dans le volet 4) du projet stratégique en fonction de leur importance et leur degré d'urgence et de préciser l'échéancier de réalisation envisagé.

L'article L.5312-2 4° du code des transports²⁴ identifie parmi les missions d'un GPMG la gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés. Cette dimension apparaît de façon marginale alors que le port de Dégrad des Cannes s'inscrit dans un corridor écologique aquatique qui abrite plusieurs espèces patrimoniales répertoriées dans deux ZNIEFF²⁵ et que le GPMG envisage d'y acquérir des terrains.

L'Ae recommande de compléter le volet 4*) du projet stratégique en identifiant mieux les missions de gestion et de préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont le GPMG est (ou sera à court terme) propriétaire ou qui lui sont (ou seront) affectés.

1.2.3 Volet 5*) du projet stratégique : la desserte portuaire et le développement de l'intermodalité

Le port de Dégrad des Cannes est relié au réseau routier par la RD23 qui traverse la zone d'activités située à l'arrière du port, puis longe un quartier de la commune de Rémire-Montjoly et arrive au rond-point qui permet de rejoindre les RN1 et RN2.

²² Cabotage : transport par mer entre des ports rapprochés

²³ Greenport (www.greenport.com) est une association professionnelle qui promeut les meilleures pratiques professionnelles en matière de développement durable dans le domaine portuaire. Il ne s'agit donc pas en soit d'un label de certification mais elle couvre tous les aspects certifiables par les référentiels classiques ISO 14 001, ISO 50 001, MASE, MTD,...

²⁴ Ancien L. 101-3 I du code des ports maritimes

²⁵ ZNIEFF: zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique

Le projet stratégique envisage le transfert des voiries de la zone péri-portuaire du conseil général au GPMG, ce qui permettrait au port de maîtriser l'organisation des circulations et des flux, et d'assurer l'entretien de ces voiries. Actuellement, le GPMG estime que les flux liés à l'activité portuaire et à la zone d'activités ne génèrent pas d'impact significatif même si les flux liés au trafic dans les zones réglementées sont estimés à 100 poids lourds par jour en moyenne et alors que de nombreux dysfonctionnements sont signalés, dont l'asphyxie de l'activité économique du port en cas de problème technique ou de blocage, le mode routier assurant l'essentiel des transports de marchandises en Guyane.

Le projet stratégique vise à répondre à ces problèmes en veillant à mieux structurer les flux entre entrées, sorties des camions et accès dédiés aux engins de manutention et en envisageant de développer le cabotage²⁶ tant à l'intérieur de la Guyane qu'avec ses pays voisins et les Antilles. Le projet de schéma d'aménagement régional (SAR) a retenu, à ce stade, le cabotage parmi ses priorités : « *la modernisation du port de Dégrad des Cannes, porte d'entrée de la Guyane, et [...] le développement du cabotage et donc l'aménagement d'installations d'accostage, ...* ». Pour le GPMG, il ne s'agit aujourd'hui que de pistes de réflexion auxquelles plusieurs acteurs économiques seraient associés (dont les entreprises Ciments guyanais et SARA) mais qui pourraient constituer, selon l'Ae, une alternative au transport par camion des pondéreux qui pourrait être intéressante pour l'environnement et constituer une perspective plus accessible que la compétition directe avec les ports présents sur la façade maritime dans les pays voisins.

1.3 Procédures relatives à l'évaluation environnementale du projet stratégique

L'Ae est saisie du projet stratégique dans son ensemble en application de l'article R. 122-17-1 du code de l'environnement mais seuls les volets 4°) et 5°) entrent dans les catégories de plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement, énumérés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement (rubrique 34), et sont donc soumis à évaluation environnementale. Conformément à l'article R. 122-21 du code de l'environnement, l'Ae est compétente pour formuler un avis sur cette évaluation environnementale (ou « rapport environnemental »).

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet stratégique sont liés à l'accroissement attendu du trafic et concernent :

- la préservation des milieux naturels ;
- les risques de pollutions chroniques et accidentelles des eaux continentales et littorales ;
- les risques technologiques liés aux activités du GPMG et celles qu'il accueille ;
- la gestion des déchets ;
- la maîtrise de la consommation énergétique et *in fine* des émissions de gaz à effet de serre.

L'Ae estime que l'évaluation environnementale du projet stratégique doit prendre en compte le fonctionnement écologique de l'estuaire du Mahury dans lequel s'appliquera le projet stratégique.

2 Analyse du rapport d'évaluation environnementale

L'article R.122-20 du code de l'environnement rappelle que l'évaluation environnementale est proportionnée à l'importance du plan, schéma, programme et autre document de planification, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. La démarche et la méthodologie d'évaluation environnementale ont été soumises au conseil de développement du 6 juin 2014 pour approbation. L'Ae note que le rapport environnemental porte essentiellement sur Dégrad des Cannes. Selon l'Ae, ce rapport environnemental (version du 13 octobre 2014) est correctement dimensionné mais ne met pas suffisamment en avant les effets du projet stratégique sur l'environnement immédiat des installations portuaires de Dégrad des Cannes (voir recommandations au § 2.2 état initial).

L'Ae recommande de mieux mettre en avant les effets du projet stratégique sur l'environnement immédiat de l'installation portuaire de Dégrad des Cannes.

2.1 Présentation des objectifs du projet stratégique, de son contenu et de son articulation avec d'autres plans ou programmes

L'articulation du projet stratégique avec les autres plans ou programmes de Guyane est présentée en partie 2.4 du rapport environnemental sous forme de deux tableaux. Cette présentation particulièrement synthétique est intéressante mais ne permet pas d'apprécier pleinement la compatibilité du projet stratégique du GPMG avec les orientations ou prescriptions particulières du SAR²⁷ et son volet SMVM²⁸, du SDAGE²⁹, du SRCAE³⁰, du PRSE 2³¹, du PDEDMA³², du PREDD³³, et du SCoT de la CACL³⁴.

Le projet est en particulier concerné par plusieurs dispositions du SDAGE : la disposition n°2.1 (Prévenir et lutter contre les pollutions des milieux aquatiques, orientation fondamentale n°2 – pollutions et déchets), la disposition n°3.4 (Prendre des mesures conservatoires avec en disposition détaillée, 3.4.6 Assurer la préservation des zones humides) et la disposition 5.4 (Suivre la mise en oeuvre du SDAGE (orientation fondamentale n°5 : organisation pour la gestion de l'eau, 5.4.2 S'assurer du respect des engagements pris au titre de l'objectif d'atteinte du bon état écologique). L'Ae note que le développement de l'activité portuaire, (nouveaux quais et terres-pleins, allongement de la distance à draguer) pourrait affecter les milieux aquatiques et les zones humides. Le projet stratégique doit démontrer qu'il contribue à l'atteinte des objectifs fixés par le SDAGE qui prévoit que les aménagements fluviaux et maritimes ne devront pas participer à l'aggravation des risques littoraux, à l'érosion des berges et au déséquilibre des dynamiques hydrosédimentaires naturelles.

Par ailleurs, le projet stratégique ne prévoit pas de projets concrets en faveur du développement des énergies renouvelables ; en cela, il ne contribue que partiellement à l'atteinte des objectifs fixés par le SRCAE de 2012.

L'Ae recommande de compléter le rapport environnemental en démontrant mieux en quoi le projet stratégique respecte les orientations ou est compatible avec les différents plans et programmes existants, en particulier le SDAGE et le SRCAE, et, s'il ne les respecte pas, comment il envisage d'y remédier.

2.2 Analyse de l'état initial

Cette partie du rapport environnemental reste à une échelle large ; elle est souvent assez théorique. L'Ae note cependant l'effort réalisé pour en faciliter la lecture, par exemple en convertissant certaines valeurs³⁵ en équivalents concrets, et en retenant 26 indicateurs ciblés sur l'impact des activités portuaires sur les différents compartiments environnementaux (air, eau, sol et sous-sols, énergie, milieux et patrimoine naturel, biodiversité, déchets, risques, santé et nuisances). Ces indicateurs aident à déterminer de façon quantitative l'impact de chaque activité en fonction d'un scénario au fil de l'eau à l'horizon 2025 et des deux scénarios de développement retenus dans le projet stratégique : le scénario 1, recherchant la mise à niveau des installations, la modernisation et la diversification régionale, le scénario 2, très volontariste, donnant au GPMG un rôle de leadership et de rayonnement international.

2.2.1 Aire d'étude et état initial

L'article R.122-20 du code de l'environnement ne précise pas ce qu'il entend par état initial. S'agissant d'un

²⁷ SAR : schéma d'aménagement régional, actuellement en cours de révision. Il est ici précisé, qu'outre-mer, le SAR vaut SRCE (schéma régional de cohérence écologique)

²⁸ SMVM : schéma de mise en valeur de la mer. Dans les DOM, le SAR vaut SMVM (pour la Guyane, livre 3 du SAR).

²⁹ SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2010-2015

³⁰ SRCAE : schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de 2012

³¹ PRSE 2 : 2ème plan régional santé environnement

³² PDEDMA : plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés

³³ PREDD : plan régional d'élimination des déchets dangereux

³⁴ SCoT de la CACL : schéma de cohérence territoriale de la communauté d'agglomération du centre littoral

³⁵ Par exemple, la quantité de polluants atmosphérique émise, habituellement exprimée en kg éq. H+ ou kg d'équivalent SO₂, est ici traduite en nombre de trajets Dégrad de Cannes-Kourou par la route

document de planification à réactualiser régulièrement, l'usage est de considérer qu'il s'agit de l'état dans lequel se trouve le territoire au moment de l'élaboration du document de planification. Or, dans le rapport environnemental, l'état initial présente une situation au fil de l'eau (situation de référence 2013 sans projet stratégique) et une situation tendancielle au fil de l'eau à l'horizon 2025 (date retenue du fait qu'une grande partie des développements envisagés ne démarreront qu'après 2018). La partie consacrée à l'état initial évalue donc les impacts du projet stratégique à partir de cette trajectoire de référence.

Le rapport environnemental présente une synthèse des données à l'échelle de la Guyane et il analyse le niveau d'impact des activités exercées par le GPMG. Il renvoie par ailleurs le lecteur aux annexes 2, 3 et 4 pour des données plus précises. Or, l'Ae considère qu'il serait pertinent de disposer aussi d'un état initial de l'environnement sur l'aire plus précise du territoire dans lequel s'inscrivent les installations portuaires du GPMG afin d'analyser pleinement les effets du projet stratégique. Ainsi, pour le port de Dégrad des Canes, le rapport environnemental se limite trop souvent à l'analyse des installations du port sur l'état de l'environnement en Guyane sans tenir compte de l'environnement immédiat, par exemple pour les risques technologiques (chapitre 4.9.2), d'une usine Seveso³⁶ à proximité de laquelle se trouve un tissu urbain « informel ».

L'Ae recommande de compléter la synthèse des données environnementales par des données plus précises à l'échelle des zones portuaires et des territoires plus restreints dans lequel elles s'inscrivent.

2.2.2 Air

L'impact des activités portuaires actuelles sur la pollution atmosphérique est considéré comme fort, voire très fort s'agissant des émissions de gaz à effet de serre, du fait de l'impact des navires en attente et à quai, comme celui des opérations de manutention³⁷ et de dragage, principalement du fait de l'utilisation de moteurs thermiques. L'évolution tendancielle reste au même niveau du fait de l'augmentation prévisible du trafic.

2.2.3 Eau

Le SDAGE classe la masse d'eau du Mahury (FRFKT 006) en état médiocre en raison des dragages et des rejets de l'assainissement et des industries avec des concentrations en matières en suspension très importantes et fixe comme objectif le bon état en 2021. Le niveau d'impact du GPMG sur la qualité des eaux douces est considéré comme fort du fait de l'absence de prétraitement avant rejet dans le Mahury des eaux pluviales sur une partie de la zone d'exploitation portuaire³⁸ et des eaux de nettoyage des conteneurs, mais aussi du fait des fuites récurrentes d'huiles de moteurs, potentiellement chargées en hydrocarbures et en matières en suspension (MES). Sur les eaux littorales, l'effet du dragage (qui est effectué 80 % de l'année sur la base d'une exploitation de 8h/jour) qui remet en suspension les sédiments est considéré comme négligeable au regard des quantités de matériaux charriés par l'Amazone, ces sédiments n'étant, selon le rapport, pas pollués.

Selon le rapport environnemental, la mise aux normes des installations de collecte et de prétraitement des eaux pluviales (réhabilitation du quai n°3 de Dégrad des Canes avec système intégré) apportera une évolution favorable, mais les dragages n'évolueront pas de façon sensible. Il sera toujours nécessaire de draguer de façon permanente le chenal d'accès à chacun des ports.

2.2.4 Sols et sous-sols

Le niveau d'impact de la pollution est considéré comme fort du fait des activités de stockage et de nettoyage des plateformes et voiries. L'évolution tendancielle est considérée comme stable.

³⁶ Installations classées Seveso : installations présentant des risques ou pollutions importants et soumises à autorisation avec servitudes. Seveso est le nom de la ville italienne où eut lieu en 1976 un grave accident industriel mettant en cause de la dioxine. Ce terme qualifie la directive européenne de 1982 relative aux risques d'accidents majeurs liés à des substances dangereuses. Mise à jour en 1996 par la directive 96/82/CE, elle porte désormais le nom de Seveso II. Elle impose d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, classés "seuil bas" et "seuil haut" en fonction des quantités et des types de produits dangereux.

³⁷ L'Ae note que seules les opérations de manutention sur les installations de Dégrad de Canes ont pu être évaluées en l'absence de données sur Pariacabo.

³⁸ Environ 40% de la zone portuaire

2.2.5 Déchets

La gestion des déchets constitue un enjeu qualifié de modéré dans le rapport environnemental. L'Ae ne partage pas cette appréciation eu égard à l'important volume de déchets dangereux³⁹ produits par les activités du GPMG, soit 35% de la production totale des déchets du port, et considérant qu'aucune mesure particulière de prévention ou de gestion positive n'est mise en place sur le périmètre du GPMG.

Considérant le volume de déchets dangereux produits par les activités du GPMG, l'Ae recommande de reconsidérer l'appréciation de l'enjeu déchets dans l'état initial.

2.2.6 Risques

Risques naturels

Le rapport indique que les équipements du port sont adaptés de façon à ne pas aggraver les effets en cas de « catastrophe naturelle ». Il ne précise cependant pas la nature des aléas présents, ni des risques correspondant, ni la nature de ces adaptations. Par ailleurs, la création de nouveaux quais et l'allongement de la distance à draguer pourraient affecter les dynamiques hydrosédimentaires naturelles, ce qui n'est pas analysé. L'Ae a noté que les parcelles situées à l'ouest de la marina, qui font l'objet d'une demande de transfert de l'Etat au GPMG, et les terrains au droit de la marina sont classés en zone protégée, d'aléa faible, excluant certaines occupations, par le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de l'île de Cayenne et ne sont pas compatibles avec des installations portuaires. Une demande de modification du PPRI, basée sur une étude hydraulique a donc été présentée au préfet le 1^{er} août 2014 par le GPM concernant ce secteur.

L'Ae recommande de compléter le chapitre du rapport environnemental relatif aux risques naturels et de préciser la nature des risques et leur aléa sur le domaine portuaire.

Risques technologiques

Les risques industriels sont présents sur le port de Dégrad des Cannes du fait de l'amarrage de navires transportant des hydrocarbures, du gaz et du bitume, de trois installations à risques (2 pipelines de produits pétroliers et vraquiers et la cuve de stockage du méthanol) et de sa situation à proximité immédiate de plusieurs installations à risques, notamment celles de la SARA (société anonyme de la raffinerie des Antilles). A ce jour, le terminal pétrolier a fait l'objet d'une étude de dangers et un plan de prévention des risques technologiques est en cours. Le dossier ne fait toutefois pas apparaître la délimitation du PPRT prescrit⁴⁰.

L'Ae recommande de faire apparaître dans le dossier la délimitation du PPRT en cours d'élaboration.

Risques accidentels

Le risque accidentel qui pourrait être lié au naufrage d'un navire, tant dans le port de Dégrad des Cannes que dans celui de Pariacabo, n'est pas évoqué alors même qu'il n'existe pas de capacité de remorquage en Guyane aujourd'hui et qu'un échouement d'un navire chargé d'hydrocarbures pourrait avoir des effets très graves sur l'eau et les milieux naturels.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation environnementale par l'analyse des risques accidentels.

2.2.7 Energie

La consommation de carburant pour le fonctionnement des moteurs thermiques de l'ensemble des navires de marchandise et des dragues est considérée comme très importante.

³⁹ Il s'agit principalement d'hydrocarbures, des déchets de déboueurs/déshuileurs, des déchets dangereux solides des navires ; ils n'incluent pas les quantités de pneus, d'huiles et de vérins, ces données n'étant pas connues.

⁴⁰ Le plan de prévention des risques technologiques de Dégrad des Cannes a été prescrit par un arrêté préfectoral du 18 novembre 2010, son délai d'élaboration a été prolongé par des arrêtés successifs jusqu'au 30 juin 2015. Elaboré autour du site industriel Seveso de la SARA, le périmètre d'étude (arrêté préfectoral du 12 mai 2014) porte sur l'ensemble du territoire susceptible d'être affecté par les effets thermiques ou la surpression en cas d'accident industriel majeur et donc une partie des installations portuaires.

2.2.8 Patrimoine naturel et biodiversité

Le port de Dégrad des Cannes est situé à proximité (environ 650 m) de la ZNIEFF de type I⁴¹ de la Montagne de Mahury. Certes, le caractère fortement anthropisé de ce site portuaire et de ses environs fait qu'ils ne constituent pas, selon le rapport environnemental, un habitat privilégié pour des espèces sensibles. Néanmoins, la présence de mangroves de part et d'autre du port ainsi que la présence de sites de ponte des tortues marines en aval doit conduire à prendre des précautions pour éviter toute pollution et toute dégradation lors des travaux ou de l'exploitation des développements envisagés. Par ailleurs, bien que le dossier n'en fasse pas état, la présence du Lamentin⁴², espèce protégée inscrite sur la liste rouge de l'UICN⁴³, même rare dans le Mahury confirme cet impératif de précautions pour assurer leur préservation.

L'Ae constate que le développement des espaces portuaires entraîne une imperméabilisation et une artificialisation qui se feront au détriment des mangroves.

L'Ae a noté que le port de Dégrad des Cannes ainsi que sa zone d'activité adjacente constituent une enclave au sein du site inscrit de l'habitation Vidal⁴⁴. Ce site fait actuellement l'objet d'une procédure de classement⁴⁵ partiel, dont les limites sont cohérentes par rapport à l'histoire du site, des polders et de la plantation, associée à une procédure de désinscription des pourtours ayant perdu leur caractère pittoresque. Le site inscrit a en effet connu de fortes évolutions : constructions au nord (lycée, stade, centre pénitentiaire), aménagements (route départementale, parc d'activité économique, grand port maritime et ZAC⁴⁶ éco-quartier Vidal menée par l'établissement public d'aménagement de Guyane (EPAG).

La DEAL a indiqué à la rapporteure la teneur de l'avis de la commission supérieure des sites du 13 novembre 2014 qui a validé le périmètre du futur site classé sur le fondement des critères pittoresque et historique tout en émettant deux recommandations : écarter l'hypothèse de projet de voie de désenclavement au travers du futur site classé et maintenir en site inscrit le secteur de la marina de Dégrad des Cannes.

L'Ae a noté par ailleurs les demandes de création d'un deuxième accès au port et de désinscription de la partie du site inscrit⁴⁷, autour de la marina, faites par le GMPG auprès de la DEAL. L'Ae indique que le maintien en site inscrit n'empêcherait pas le GPMG de réaliser des aménagements ou travaux, mais que ceux-ci devraient faire l'objet d'une déclaration et être soumis à « l'avis simple » de l'architecte des bâtiments de France.

Les infrastructures du port de Dégrad des Cannes, et en particulier ses projets d'extension à l'ouest de la marina, éviteront les anciens polders Vidal qui sont inclus dans le site classé. L'Ae a noté que dès lors que le

⁴¹ ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique): outil de connaissance et d'aide à la décision. On distingue les :
ZNIEFF de type I : secteur de grand intérêt floristique ou faunistique
ZNIEFF de type II : grands ensembles et équilibres naturels offrant des potentialités biologiques importantes dont la fonctionnalité doit être préservée.

⁴² En ce qui concerne le Lamantin, d'après le rapport de l'association KWATA (Benoit deThois, David Leclerc, Grégory Talvy, Le lamantin en Guyane, Juin 2001) : « L'augmentation du trafic fluvial et portuaire est un élément majeur de perturbations des lamantins, voire de mortalité par accidents [PEC, 1995]. En Guyane, il semble que le lamantin soit devenu très rare, voire absent, des estuaires de la rivière de Cayenne et du Mahury (une observation a cependant été faite en amont de celui-ci)... Un travail sur la qualité de l'eau des estuaires serait en ce sens intéressant à réaliser, d'autres espèces protégées et menacées, comme la loutre commune, fréquentent en effet ces habitats. Pour les trois espèces de tortues marines : la tortue luth (*Dermochelys coriacea*), la tortue olivâtre (*Lepidochelys olivacea*) et la tortue verte (portuaire *mydas*), le site de nidification le plus proche est celui de la plage de Mahury située à environ 4 km à vol d'oiseau du port. Par ailleurs, elle est située en aval sur le fleuve ce qui fait que le chemin des tortues ne passe pas à proximité des installations portuaires mais les plages sont susceptibles d'être affectées par des pollutions issues de la zone du port ».

⁴³ UICN : union internationale pour la conservation de la nature

⁴⁴ Délimité en 1982, le site inscrit porte sur 1 050 hectares

⁴⁵ Site classé (articles L.341 et suivants du code de l'environnement), définis par la loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, et visant à protéger ces espaces patrimoniaux. Dans les sites classés, les déclarations de travaux relèvent du préfet, après avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF) et les permis de construire ou de démolir relèvent du ministre chargé de l'environnement, après avis de la commission départementale des sites, perspectives et paysages. Les aménagements peuvent être autorisés dans la mesure où ils s'intègrent harmonieusement au site. Les projets de travaux (PC) en site classé sont instruits par les inspecteurs des sites de la DEAL et sont soumis à autorisation ministérielle.

⁴⁶ ZAC : zone d'aménagement concerté

⁴⁷ Site inscrit au titre de la loi de 1930 (article L.341-1) du code de l'environnement et qui vise à protéger des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général.

site sera classé, le conservatoire du littoral se verra affecter 500 hectares sur les 561 hectares prévus au classement (la partie nord-ouest qui jouxte la partie urbanisée sera exclue), l'objectif étant d'ouvrir au public un grand espace vert paysager et historique qui pourrait s'étendre jusqu'à la Crique⁴⁸ Fouillée.

Les cartes présentées dans le document sont parfois peu lisibles en l'absence de légendes et d'échelle.

L'Ae recommande de joindre au dossier le périmètre prévu pour le site classé et inscrit Vidal sur la base du dossier de classement en cours. Elle recommande au GPMG d'affiner la présentation des effets des procédures d'inscription et de classement au titre des sites.

2.2.9 Santé

La manutention, le stockage, le dragage, et les activités existant autour de la marina de Dégrad des Cannes sont jugées comme ayant un impact fort sur la santé, pour les personnes travaillant au GPMG (évaluées à environ 500 par jour) et pour les habitants « informels », situés dans la zone d'activité mitoyenne. Les indicateurs retenus par le rapport environnemental (part du nombre d'études de danger réalisées sur le nombre d'installations à risque sur le GPMG et nombre d'employés sur le GPMG) ne paraissent donc pas suffisants à l'Ae.

L'Ae recommande de compléter les indicateurs relatifs au chapitre sur la santé par des données d'exposition aux principales nuisances permettant d'évaluer l'impact sur la santé des travailleurs et des riverains des installations portuaires.

2.2.10 Nuisances

Le rapport environnemental considère que les nuisances sonores liées aux activités portuaires sont fortes (fonctionnement des chariots élévateurs, émissions sonores des dragues qui fonctionnent de façon quasi continue). Il n'analyse pas les effets sur l'environnement du nombre de camions venus charger au port, ni les différents scénarios envisageables pour améliorer la desserte du port dans le cadre d'un développement des activités.

L'Ae recommande de compléter le chapitre lié aux nuisances par les effets sur l'environnement de l'augmentation attendue du nombre des rotations de camions qui viennent charger au port.

2.3 Scénario de référence, solutions de substitution raisonnables et description des raisons des choix du projet stratégique

Le code de l'environnement prévoit (article R. 122-20) que l'évaluation environnementale du projet stratégique présente :

- « *Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du [projet stratégique] dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard [de ses objectifs et de l'état initial.]* »
- « *L'exposé des motifs pour lesquels le projet [stratégique] a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement.* »

Au-delà du scénario au fil de l'eau, deux scénarios ont été envisagés par le GPMG : le scénario 1 (ou stratégie 2), basé sur une dynamique locale qui consiste en la mise à niveau, la modernisation des installations et la diversification régionale (restructuration du terminal portuaire et de l'organisation des opérations portuaires, base logistique pétrolière de taille modérée) et un scénario 2 (ou stratégie 3), basé sur une stratégie volontariste qui vise un rayonnement régional (restructuration du terminal portuaire et de l'organisation des opérations portuaires, base logistique pétrolière de référence à dimension suprarégionale)⁴⁹. Selon la version du projet stratégique, datée d'octobre 2014, c'est le scénario 1 (stratégie 2) qui a été retenu (page 66 «*Aussi, c'est sur la seconde stratégie de dynamique locale que va s'appuyer le*

⁴⁸ Crique : en Guyane, petit cours d'eau

⁴⁹ Cependant, il est indiqué dans le projet stratégique que « *dès lors que le port visera à aborder des enjeux différents dans le cadre des prochains plans stratégiques, nécessitant notamment de grandes profondeurs d'eau (pour du transbordement international par exemple ...), il sera nécessaire de réfléchir à la création d'un site portuaire extérieur à Dégrad-des-Cannes sur un site disposant des caractéristiques nécessaires (port déporté offshore par exemple,...) notamment les profondeurs d'eau adéquates* ».

projet stratégique 2014-2018 du GPM Guyane, préparant ainsi l'avenir au-delà du terme du présent projet stratégique qui doit servir de tremplin pour une possible mise en œuvre de la 3ème stratégie»). Selon le rapport environnemental daté du 13 octobre 2014, le choix n'a pas encore été fait par le GPMG (page 14 «En l'absence de prise de position possible à ce jour par le GPMG d'ici à l'approbation de son projet stratégique, aucun des deux scénarios ne pourra être retenu de manière définitive. Ainsi, nous proposons d'évaluer de façon approfondie, dans le cadre de l'évaluation environnementale, le scénario le plus défavorable sur le plan environnemental pour définir des mesures ERC (éviter, réduire et compenser) adaptées à celui-ci, soit le scénario n°2» page 129.

Ainsi, le rapport environnemental analyse le scénario de référence (situation 2013 et scénario tendanciel à l'horizon 2025), ce qui lui permet d'identifier et de hiérarchiser les enjeux environnementaux, puis il analyse les deux scénarios envisagés par le projet stratégique (1 : dynamique locale, 2, rayonnement régional) et de façon approfondie le scénario 2. Il se fixe un horizon à 2025, alors que le projet stratégique ne porte que sur l'horizon 2018, car «une partie des projets envisagés ne pourra démarrer qu'à partir de 2019». Il tient également compte de l'accroissement des surfaces foncières prévues à terme dans le projet stratégique, mais non encore consolidées et des effets sur le patrimoine naturel de la désinscription d'une partie du site Vidal, espace remarquable, des modifications de l'affectation des sols, de la transformation des milieux (quais, berges, imperméabilisation de sols).

L'Ae note que ce sont donc les scénarios les plus défavorables à l'environnement qui ont été étudiés. Elle considère que l'évaluation environnementale devrait porter de façon privilégiée sur la durée du projet stratégique (5 ans) et se concentrer sur le scénario 1 retenu par le GPMG, étant entendu que les scénarios de développement qui figureront dans les projets stratégiques ultérieurs sont susceptibles d'évoluer fortement par rapport à ce qui est envisagé aujourd'hui et qu'ils devront alors être l'objet d'une nouvelle évaluation environnementale.

L'Ae recommande que, de façon cohérente avec le scénario retenu par le projet stratégique, le rapport environnemental fasse apparaître plus clairement ses effets sur la base de ce scénario et à l'horizon de 5 ans.

2.4 Les impacts du projet stratégique

Le GPMG a retenu un spectre large des différents compartiments environnementaux existants afin d'englober l'ensemble des thématiques et d'évaluer les incidences environnementales potentielles tout en portant une vigilance particulière sur les enjeux environnementaux majeurs identifiés (énergie, déchets, risques technologiques). Le GPMG a souhaité aller au-delà de la notion d'impacts propres pour l'évaluation environnementale du projet stratégique en incluant, par ailleurs, la notion de risques associés à ses activités et à ses projets.

Globalement, l'Ae considère que l'analyse des impacts basée sur le renseignement d'indicateurs ne permet pas toujours d'appréhender l'ensemble des impacts, même si l'Ae constate l'honnêteté de l'analyse qui considère que les effets bénéfiques sont souvent très surestimés.

L'Ae recommande de mieux expliquer le choix des indicateurs retenus pour l'analyse des impacts.

Air

Globalement, l'augmentation du trafic et les nouveaux équipements prévus pour les plates-formes pétrolières dans les scénarios 1 et 2 présenteraient des effets négatifs sur la pollution atmosphérique.

Eau

Les aménagements prévus pour respecter les normes pour la collecte et le prétraitement des eaux pluviales devraient conduire à une amélioration par rapport à la situation de référence. Toutefois, le scénario 2 qui prévoit l'allongement de la distance à draguer serait plus pénalisant que le scénario de référence du fait de l'augmentation de la turbidité.

Energie

La consommation d'énergie attendue sera augmentée du fait de l'accroissement du volume d'activités. Or, aucun des deux scénarios ne prévoit de projet de mise en place d'énergies renouvelables, les efforts annoncés devant porter sur la réduction à la source des consommations énergétiques, ce qui pourrait avoir un impact favorable du fait de l'optimisation de l'organisation des plates-formes et du stockage, de la réduction de durée des escales, le développement du cabotage pour certaines marchandises en alternative au transport par la route et la mise en place d'équipements plus performants du point de vue énergétique.

L'Ae recommande au GPMG de quantifier les économies d'énergie attendues par la mise en œuvre du projet stratégique en incluant une hypothèse avec et sans cabotage.

Patrimoine naturel

Les aménagements envisagés (allongement des quais, extension des surfaces d'exploitation) vont affecter les milieux naturels (mangrove, marais, milieux aquatiques et terrestres) et le scénario 2 est à cet égard plus dommageable que le scénario 1. L'analyse du rapport environnemental est cependant un peu rapide et ne permet pas d'évaluer précisément le type et le niveau d'impact.

Considérant que les aménagements envisagés sont susceptibles d'engendrer un impact sur les milieux naturels, l'Ae recommande de mieux évaluer l'impact consécutif à l'extension des activités portuaires dans une zone de mangrove.

La présence d'une biodiversité remarquable dans l'estuaire du Mahury est simplement mentionnée et les enjeux de conservation de certaines espèces, par exemple le Lamentin, ne sont pas cités. Il est vrai que la biodiversité de l'estuaire est encore peu documentée. Le propos indiquant que le port n'a sans doute qu'un impact limité sur la biodiversité puisque la pêche se maintient dans l'estuaire est un peu rapide, en l'absence de données sur l'évolution ou la stabilité du cortège des espèces de poissons présentes, et sur les autres espèces (oiseaux d'eau, mammifères marins).

L'Ae recommande de compléter l'analyse des impacts des aménagements projetés sur l'écosystème de l'estuaire du Mahury et en particulier sur les espèces protégées connues.

Déchets

Le taux de valorisation des déchets devrait augmenter dans les deux scénarios par rapport au scénario « au fil de l'eau », néanmoins le paramètre influençant la production de déchets reste le volume d'activité et le trafic. Ces derniers étant plus importants pour le scénario 2 que pour le scénario 1, c'est le scénario 2 qui présente des effets plus pénalisants pour ces indicateurs que le scénario 1.

Risques/santé

Les scénarios 1 et 2 prévoient le développement d'entreprises à risques (pipe line, plate-forme pétrolière). La réalisation d'études de dangers pour ces installations laisse présager une meilleure connaissance des risques et des conduites à tenir en cas d'accident.

L'Ae a noté la présence d'habitations précaires au sein des zones à risques technologiques et à proximité immédiate des installations portuaires. Elle considère que la question des effets du projet stratégique sur les risques technologiques doit être suffisamment traitée par l'évaluation environnementale dont elle constitue une partie au titre des effets potentiels sur les habitants et l'environnement.

Considérant qu'il existe une zone d'habitat « spontané » adossée à la clôture extérieure du port, au cœur de la zone industrielle, l'Ae recommande de préciser ce qui est envisagé pour permettre aux habitants⁵⁰ de s'installer hors des zones à risques technologiques.

⁵⁰ Soit une population estimée à 150 personnes dans une cinquantaine d'habitations précaires selon l'AUDeG (agence d'urbanisme et de développement de la Guyane)

La localisation d'un secteur destiné à l'accueil de matières dangereuses devrait, selon l'Ae, être justifiée au regard notamment d'une analyse des risques dont la présentation est attendue dans un rapport d'évaluation environnementale. Globalement, le rapport s'en remet aux études de dangers des installations existantes et à venir, sur le port et à proximité immédiate, sans autre précision.

L'Ae recommande en outre de compléter l'évaluation environnementale par une présentation plus précise des risques technologiques existants et par une analyse des risques portant sur le secteur retenu pour l'implantation de la nouvelle zone d'accueil des matières dangereuses.

Nuisances

Le rapport indique que la faible proportion de cabotage envisagée n'aura que peu d'incidences sur l'augmentation des nuisances du fait de l'augmentation de l'activité et du trafic induit.

2.5 Cumul des impacts

L'article R.122-20 5° a) du code de l'environnement prévoit que l'analyse des effets du programme « *prenne en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus.* ».

Cette rubrique, renseignée sous forme d'un tableau (figure 24) p 142 à 144 en partie 6 du rapport environnemental, traite les effets notables probables de la mise en œuvre du projet stratégique. L'Ae considère que la présentation comme « effet positif » de l'absence d'effet est abusive. Ainsi, la non aggravation des risques naturels par l'extension foncière ne constitue pas un effet positif et n'est pas démontrée.

L'Ae note par ailleurs :

- l'absence de projets concrets dans le projet stratégique du GPMG en faveur du développement d'énergies renouvelables alors même que le SRCAE prévoit que la Guyane devra utiliser d'ici à 2020 de l'énergie provenant pour 50% d'énergies renouvelables ;
- le risque de déséquilibre des dynamiques hydrosédimentaires naturelles du fait de la création de nouveaux quais et de l'allongement du dragage, contrairement aux objectifs figurant dans le SAR en projet, qui n'est pas analysé.

2.6 Mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation des impacts, et suivi

L'analyse environnementale n'a porté que sur le scénario 2 le plus défavorable à l'environnement pour définir les mesures ERC (éviter, réduire, compenser). L'Ae a bien noté que le projet stratégique du GPMG visait à réduire son impact en matière énergétique (par le cabotage), de qualité des eaux (par le prétraitement des eaux pluviales avant rejet dans le milieu naturel), de démarche d'économie circulaire, de réduction et de valorisation des déchets, et d'une démarche de certification globale de type « Greenport ».

Le rapport environnemental conclut (p. 131) que « *les orientations purement économiques (aménagement, extension, nouvelles activités) présentent des effets négatifs, les orientations relatives à l'optimisation de l'activité et aux volets 4°) et 5) présentent des effets positifs* ».

Milieux naturels

Le GPMG est situé à proximité de 2 ZNIEFF (l'habitation Vidal et les polders Vidal⁵¹) composées de criques et de canaux, qui constituent un corridor écologique important abritant des espèces typiques des mangroves du plateau des Guyanes. L'extension envisagée par le GPMG, suite au déclassement envisagé d'une partie du site inscrit, semble éviter les zones les plus sensibles qui s'étendent plus au nord. Le rapport environnemental indique qu'une vigilance particulière sera apportée « *pour conserver les continuités écologiques dans la mesure du possible* ».

⁵¹ Le site Vidal comprenait à l'origine un réseau de 70 polders cultivés sur un domaine d'environ 600 ha

Les mesures ERC proposées n'appellent pas de commentaire de l'Ae dans la mesure où elles s'appliqueront au scénario 1. Un plan d'actions pour leur mise en oeuvre et les dépenses associées sont par ailleurs prévus (p. 151-152).

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage indique clairement que les mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant de compensation, présentées dans le rapport s'appliqueront au scénario 1 retenu pour le projet stratégique.

L'Ae note que quelques indicateurs ont été retenus pour le suivi environnemental du projet stratégique ainsi qu'un outil permettant une représentation graphique des performances environnementales. L'Ae considère que cet outil, aujourd'hui modeste, pourra utilement être complété à l'issue de ce premier projet stratégique.

L'Ae recommande au GPMG d'engager dès maintenant un suivi de la qualité de l'eau aux abords du port et du chenal afin de vérifier les impacts du dragage et les éventuelles pollutions qui pourraient être liées au développement des activités portuaires.

2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique présente les éléments clés du projet stratégique et de l'évaluation environnementale qui reflète la démarche retenue. Son positionnement en tête de document et le renvoi, à la fin de chaque chapitre, vers le chapitre traitant du sujet dans le rapport environnemental "pour en savoir plus" constituent une présentation intéressante pour faciliter l'accès à l'information. En revanche, ce résumé reprenant intégralement certaines parties du rapport aurait sans doute pu gagner en concision sans perdre l'essentiel de l'information.

L'Ae recommande de prendre en compte, dans le résumé non technique, les conséquences des recommandations du présent avis.